



Número: **1015742-28.2024.4.01.3400**

Classe: **MANDADO DE SEGURANÇA COLETIVO**

Órgão julgador: **13ª Vara Federal Cível da SJDF**

Última distribuição : **12/03/2024**

Valor da causa: **R\$ 10.000,00**

Assuntos: **Apreensão, Agências/órgãos de regulação**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
SIND DAS EMPR DE PROCESS DE DAD E SERV INF EST S PAULO (IMPETRANTE)	RICARDO OLIVEIRA GODOI (ADVOGADO) ALEXANDER GUSTAVO LOPES DE FRANCA registrado(a) civilmente como ALEXANDER GUSTAVO LOPES DE FRANCA (ADVOGADO) AMANDA MELLEIRO DE CASTRO HOLL (ADVOGADO)
SUPERINTENDENTE DE FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT (IMPETRADO)	
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT (IMPETRADO)	BETSAIDA PENIDO ROSA (ADVOGADO)
Ministério Público Federal (Procuradoria) (FISCAL DA LEI)	

Documentos				
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo	Polo
2104003154	03/04/2024 11:04	Decisão	Decisão	Interno



**SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL
13ª Vara Federal da SJDF**

PROCESSO: 1015742-28.2024.4.01.3400

CLASSE: MANDADO DE SEGURANÇA COLETIVO (119)

IMPETRANTE: SIND DAS EMPR DE PROCESS DE DAD E SERV INF EST S PAULO

IMPETRADO: SUPERINTENDENTE DE FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E PASSAGEIROS DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

DECISÃO

Trata-se de pedido de tutela antecipada, no qual a parte impetrante requer a emissão de ordem judicial para que a ANTT se abstenha de efetuar apreensões de veículos, em âmbito nacional, pertencentes a "empresas de fretamento que operam através de plataformas digitais da categoria econômica representadas pelo impetrante, como é o caso da BUSER, desde que tais empresas possuam TAF (Termo de Autorização de Fretamento) válido, expedido pela ANTT".

A ré apresentou informações, argumentando que a Súmula 11 da ANTT não proíbe a apreensão de veículos envolvidos no transporte clandestino de passageiros.

É o breve relatório.

Passo a decidir.

A concessão da tutela antecipada depende da presença dos requisitos da probabilidade do direito e do *periculum in mora*.

No caso em discussão, a parte autora não defende a existência do primeiro requisito com base no argumento de que a utilização de plataformas como a BUSE promove o *circuito fechado*, e não o *circuito aberto*. Esse tema não está em discussão. O argumento da parte autora é bem mais simples. Funda-se na interpretação de que a Súmula 11 da própria ANTT impede a apreensão de veículos nas hipóteses em que as empresas possuam Termo de Autorização de Serviços Regulares – TAR ou Termo de Autorização de Fretamento – TAF.

Para facilitar a análise do argumento, colaciono o teor da Súmula 11, que se encontra no documento de ID 2079967648:

O transporte clandestino de passageiros, na forma da Resolução nº 4.287, de 13 de março de 2014, é aquele realizado por pessoa física ou jurídica,



sem qualquer autorização lavrada por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, assim entendida a ausência de emissão válida e regular de:

I - Termo de Autorização de Serviços Regulares - TAR e da correspondente Licença Operacional - LOP, no caso da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros; ou

II - Termo de Autorização de Fretamento - TAF, no caso da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

Parágrafo único. A constatação, por parte da fiscalização, do exercício da atividade de transporte coletivo de passageiros em desconformidade com os limites autorizados pelo ato de outorga, ou mesmo a execução do serviço fora dos limites da LOP ou da Licença de Viagem de Fretamento - LV, não autorizam a aplicação da Resolução nº 4.287, de 2014, sem prejuízo da imposição das sanções cabíveis diante da verificação da ocorrência de eventuais irregularidades

A divergência interpretativa se configura da seguinte maneira: de acordo com a parte impetrante, o parágrafo único da Súmula 11 proíbe a aplicação da Resolução nº 4.287, de 2014, que trata da apreensão de veículos utilizados em transporte clandestino, nos casos em que as empresas possuem uma outorga válida emitida pela ANTT, ainda que operem fora dos limites estabelecidos, seja possuindo o Termo de Autorização de Serviços Regulares – TAR ou o Termo de Autorização de Fretamento – TAF. Portanto, a impetrante entende que, se uma empresa detentora de TAF atuar fora dos parâmetros estabelecidos, operando em circuito aberto, a ANTT não deveria considerar este transporte como clandestino e, por isso, não deveria apreender o veículo.

A ANTT, contudo, adota uma leitura diferente: defende que a Súmula 11 trata cada tipo de outorga de maneira isolada e não em conjunto. Desse modo, se um operador com TAR trabalhar em uma linha para a qual sua licença não se aplica, a agência não deveria apreender o veículo, pois isso caracterizaria apenas uma transgressão do limite antes autorizado. Em contraste, se um portador de TAF realizar atividades enquadradas pela agência como transporte coletivo interestadual ou internacional, a apreensão do veículo seria viável, visto que o TAF autoriza exclusivamente o serviço de fretamento. Isso não se qualificaria como uma ultrapassagem dos limites da licença, mas como o exercício de uma atividade não autorizada.

Do meu ponto de vista, pelo menos numa análise própria desse momento processual, penso que a parte impetrante tem razão em seus argumentos, pelos seguintes motivos:

Primeiro, porque o texto da Súmula nº 11 não faz a diferenciação proposta pela ANTT. O parágrafo único, ao mencionar que exceder os limites autorizados não constitui atividade clandestina, emprega a expressão "ato de outorga", que engloba tanto o TAF quanto o TAR.

Segundo, porque a Súmula 11 se limita a interpretar a Resolução ANTT nº



4287/2014, que trata da apreensão de veículos em "transporte clandestino de passageiros". O termo "clandestino" possui um significado específico no vocabulário jurídico: uma atividade realizada sem qualquer autorização. Quando há uma licença, mesmo que não plenamente adequada para a atividade em questão, não se pode falar em clandestinidade.

Terceiro, porque a relação entre TAR e TAF se refere ao escopo da autorização. Ambas concedem autorização para a prestação do serviço de transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros, mas o TAR é para o serviço regular e o TAF para o fretamento. A realização de uma atividade além daquela autorizada configura um desrespeito aos limites impostos, mas não uma atividade clandestina.

Quarto, porque qualquer sanção imposta deve ser proporcional. No contexto do transporte clandestino de passageiros, entendido como o transporte sem autorização alguma, a apreensão é justificada pelo risco que tal empreendimento pode representar para a sociedade, incluindo os passageiros. No entanto, para as empresas que possuem licença, ainda que operando além de seus limites, a apreensão se mostra desproporcional, pois há outras medidas menos severas disponíveis e considera-se que houve algum nível de fiscalização da agência ao conceder a licença que possuem.

Em sentido semelhante, cito precedente do TRF da 3 Região:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. ADMINISTRATIVO. PODER DE POLÍCIA. AUTUAÇÃO POR TRANSPORTE CLANDESTINO. AUTORIZAÇÃO PARA FRETAMENTO. RECURSO NÃO PROVIDO. - Nos termos da legislação (Lei nº 10.233/2001, Decreto nº 2.521/1998, súmula 11, da ANTT) aplicável, o transporte clandestino de passageiros é aquele realizado sem qualquer tipo de autorização; - Reveste-se de flagrante ilegalidade eventual atuação da ANTT, ao restringir a atuação da agravada por suposto transporte clandestino, pois a lei não impede agenciamento de passageiros por plataformas digitais - Em relação a este ponto, possuindo a empresa o Termo de Autorização de Serviços Regulares - TAR ou o Termo de Autorização de Fretamento - TAF, devem ser afastadas, por ora, a aplicação da Portaria nº 27/2022, devendo a fiscalização se ater aos limites outorgados no termo de autorização pertinente a cada empresa - Caso a fiscalização verifique que as empresas se utilizam de autorização para realizar fretamento quando, na verdade, estão realizando serviço regular, ou vice versa, elas serão autuadas por serviço não autorizado - Recurso não provido.(TRF-3 - AI: 50311510520224030000 SP, Relator: MONICA AUTRAN MACHADO NOBRE, Data de Julgamento: 22/05/2023, 4ª Turma, Data de Publicação: Intimação via sistema DATA: 24/05/2023)

Assim, reconheço a probabilidade do direito.

O *periculum in mora* também resta presente, uma vez que os documentos constantes do ID 2079967652 comprovam que agência realiza constantemente apreensões.

Dessa forma, **concedo o pedido de antecipação de tutela** e determino que a autoridade indicada como coatora se abstenha de efetuar apreensões, com fundamento na Resolução ANTT N° 4287/2014, dos veículos operados pelas empresas de fretamento que se utilizam das plataformas digitais pertencentes à categoria econômica das empresas representadas pelo impetrante, em todo o território nacional, contanto que essas empresas detenham um TAF válido e expedido pela ANTT.



Intimem-se com urgência.

Notifique-se a autoridade impetrada para que preste as informações pertinentes em 10 (dez) dias.

Dê-se ciência ao representante judicial da pessoa jurídica interessada, nos termos do art. 7º, II, da lei 12.016/2009.

Em seguida, ao Ministério Público Federal (art. 12).

Intimem-se.

Brasília/DF, data da assinatura.

Mateus Pontalti

Juiz Federal

